THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

- Caravana de Remolques
- Laboratoristas del Gorgas
- Piezas de Museo
- Micro-Ondas Crecen

Vol. 1 — No. 9
Abril 5, 1963

"...Vuestra Tristeza se Convertirá en Gozo..."

Juan 16.20

99-1-336-C.1

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador
FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

JOSEPH CONNOR, Encargado de Prensa
Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal

De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos el ejemplar.
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos el ejemplar.
Los Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

NUESTRA PORTADA

LA SEMANA SANTA, dedicada a la contrita rememoración de la Vida, Pasión y Muerte de Nuestro Señor Jesucristo, es observada anualmente en Panamá con el mayor fervor religioso y devoción cristiana. Millares de residentes de Panamá, Colón y la Zona del Canal viajan en esa semana al interior del país a ver procesiones como la de Penonomé, captada por la lente de Oreste Cabredo y que aparece en nuestra portada. La Semana Santa este año se extiende del 7 al 14 de abril.

El Entrante --- El Saliente.

LA ZONA DEL CANAL tendrá un nuevo Vice-Gobernador a partir del lunes 8 de abril cuando el Coronel Walter P. Leber parta para asumir sus nuevas funciones como Ingeniero Divisional del Río Ohio y el Coronel David S. Parker asuma el cargo de Vice-Gobernador de la Zona del Canal.

El Coronel Leber, quien recientemente fue designado por el Presidente Kennedy para un ascenso a Brigadier General, ha sido Vice-Gobernador desde el 26 de junio de 1961 cuando vino al Istmo procedente de Washington, D.C. donde por 3 años había sido Oficial Ejecutivo del Jefe de Ingeniería.

El Coronel Parker, quien fungiera como Ayudante Militar del Gobernador de la Zona del Canal de 1952 a 1954, llegó al Istmo procedente de Washington, D.C. a finales del mes pasado.

Graduado de la Academia Militar de West Point en 1940, el nuevo Vice-Gobernador sirvió en el Estado Mayor tanto del Almirante Chester Nimitz cuanto del General Douglas MacArthur durante la II Guerra Mundial. Estuvo con el Ejército de Ocupación del Japón por 3 años; recibió su diploma de ingeniero civil en la Universidad de California en 1949; sirvió como instructor en Topografía Militar en West Point y entonces vino a la Zona del Canal para trabajar por primera vez con la organización canalera.

Después de dejar el Istmo en 1954 sirvió en la oficina del Ingeniero Distritorial de Portland, Oregon, con el Primer Cuerpo de Ejército en Corea y con la oficina del Jefe de Ingenieros en Washington.

El Vice-Gobernador saliente nació en St. Louis y se radicará ahora en Cincinnati, Ohio.

INDICE

Caravana de Remolques 3
Gorgas Entrena Laboratoristas 5
Piezas de Museo 7
Veterano que se nos va 9
Se Extiende Cadena de Micro-Onda 10
Igual al de la Zona 11
Historia del Canal 12
Jubilaciones 12
Aniversarios 13
Ascensos y Traslados 14
Derrote al Polio 15
Navegación 16

◆

EN NUESTRAS PAGINAS encontrará el lector información completa relativa a la caravana de casas-rodantes que recientemente visitó el Istmo, así como detalles sobre el servicio telefónico de micro-ondas, el adiestramiento de laboratoristas en el Hospital Gorgas y sobre verdaderas piezas de museo encontradas en las excavaciones que se realizan actualmente para el ensanche del Corte en Bas Obispo-Las Cascadas.

Tanto el material informativo cuanto el ilustrado confiamos en que serán de gran provecho y deleite para nuestros lectores.

Gift of the Panama Canal Museum

Veteranos de muchas jornadas en tierras distantes, Joe y Lydia M. Bos observan la lista de sus viajes pintada sobre el remolque.

Final de la jira al cruzar los peregrinos el puente . . .

¿NOS VAMOS...? ¡...Y SE FUERON!

PARA LOS 48 intrépidos visitantes, venidos al Istmo recientemente como integrantes del "Highroaders Trailer Club," en qué emplear los años de jubilación no constituye problema alguno. Aunque la mayoría son sesentones—con algunos "mozos" cincuentones—los "trota-caminos" se aventuran alegremente por todos los vericuetos del mundo con ánimo levantado, conduciendo sus coches y remolques, que causaron sensación a su arribo a estos contornos, ya que nunca se pensó que la Carretera Interamericana permitiese el tránsito sino a los coches familiares.

Este grupo de animosos zapadores logró pilotear su caravana de vehículos —que tiraban de sus hogares-rodantes— a través de caminos y trillos de la montañosa región del istmo centroamericano, sin sufrir otro percance que algún reventón casual o la ruptura del muelle de algún carro.

Sus casas-rodantes están cómodamente equipadas con luz eléctrica, agua fría y caliente, cocina, duchas, servicios sanitarios, neveras y hasta aire refrigerado. Una pareja se dio el lujo de instalar hasta un órgano eléctrico que vino muy a pelo para los servicios religiosos así como para animar las veladas durante el largo trayecto. Otros llevaron motonetas como quien lleva abordo un bote-salvavidas.

Bajo la dirección de William O. Carlson, de Franklin, Ohio, los trotacaminos realizaron sin contratiempo el viaje a través de México y Centro América con paradas ocasionales para visitar sitios de interés, para descansar o para alguna reparación ligera.

Al estilo de los pioneros del Oeste norteamericano, los trotacaminos viajaron en hilera india, formando círculos de vehículos durante las noches para pernoctar en lugares adecuados; celebrando conferencias y debates sobre la ruta a seguir, las jornadas a cumplir y la selección de sitios para pausas y descansos. Generalmente se reanudaba el andar a las ocho de la mañana continuadamente hasta eso de las cuatro de la tarde.

Las actividades colectivas se distribuyeron entre voluntarios que se ofrecieron para las diversas tareas. Los actos religiosos los presidía, por ejemplo, la señora Lena Mae Shanky, de Indianapolis, quien fue elegida Capellán. En Tegucigalpa, Honduras, se celebró misa en el ala de un avión y bajo la mirada de los curiosos congregados alrededor. Su esposo, Roberto es el único sobreviviente de los cuatro pilotos que iniciaron el servicio postal aéreo, cuando el Gobierno de los Estados Unidos lo empezó en 1918.

Como Agente Postal fungió Charles Dodge, de Imlay City, Michigan, con tal éxito que sus compañeros piensan darle un pergamino como premio.

Aun cuando la mayoría de los trotacaminos han sido miembros del club de Caravanas por algunos años, para Lawrence Wilkins, antiguo ingeniero de la fábrica de Pontiac de Michigan, este era el primer viaje largo. Tan interesado está el señor Wilkins en las "casas-rodantes" que diseñó un coche Pontiac especialmente equipado para tirar de remolques.

Posiblemente quien tenga mayores "marcas," entre el grupo, es Horace Dickey, de Burbank, California, quien se jubiló hace 6 años a la edad de 70; desde esa época ha viajado por casi toda Africa y Europa, inclusive Rusia, así como por el Lejano y Cercano Oriente. Con orgullo muestra una foto de su remolque en plena Plaza Roja de Moscú.

Durante 1959 y 1960 los esposos Dickey viajaron con su casa-remolque desde el extremo sur de Africa hasta el punto Norte más distante de la península Noruega.

Narran que corrieron serio peligro de ser aplastados por un elefante, que penetró en su campamente una noche africana tropezando, súbitamente, con su casa-remolque la cual sufrió daños considerables. Dichosamente no sufrieron daño físico alguno los intrépidos esposos.

A pesar de las dificultades idiomáticas los "Highroaders" manifiestan que dondequiera hayan ido se les han dispensado las mayores cortesías y hospitalidad.

Manuelita Alemán de de la Guardia, del Instituto Panameño de Turismo y Frank A. Baldwin, Jefe de Información del Canal de Panamá, dan la bienvenida a William O. Carlson, cabecilla de los "Trotacaminos" (Highroaders). Al fondo aparece la señora Henry Gustafson.

En algunas fronteras tuvieron retardos cuando los funcionarios aduaneros acometían la inesperada tarea de examinar 24 vehículos, sus respectivos remolques y la documentación de 48 viajeros. Los trotacaminos encomiaron la forma entusiasta como se les recibió en Panamá donde Manuelita de De la Guardia, del Instituto de Turismo de Panamá, y Frank A. Baldwin, de la Oficina de Información del Canal de Panamá, los atendieron.

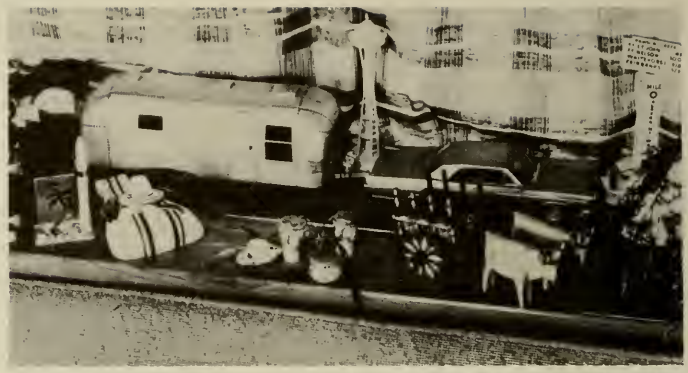
Aun cuando algunas unidades decidieron hacer el viaje de retorno por barco o embarcar sus vehículos y regresar por la vía aérea, muchos optaron por recoger sus propias huellas volviendo por tierra a México y Tejas, después de pasarse unos días de compra y paseo en Panamá.

Los visitantes fueron acomodados en el área de estacionamiento del hipódromo Remón, donde se efectuaron las conexiones de agua y electricidad necesarias para uso de la caravana de vehículos.

Durante su permanencia aquí gozaron de los bailes folklóricos y otros eventos, así como de viajes al archipiélago de San Blas, las Esclusas de Miraflores y un tránsito parcial del Canal, visitas a los Jardines de Summit, a Chepo y otros sitios.

Uno de los eventos hípicos se denominó "Handicap Caravana Interamericana" en honor a los viajantes y el trofeo fue presentado por el Sr. Carlson.

Lo que más los sorprendió, al atravesar territorio panameño, fue que la gente creyó que anunciaban algún producto o vendían algo, no alcanzando a comprender que hiciesen ese extenso viaje por puro deporte y placer, costeándose cada uno los propios gastos.



Con recuerdos de sus peregrinaciones adornan los Wilkins el interior de su casa-rodante.

La excursión hasta Panamá surgió de una velada celebrada en Florida por varios miembros de la organización. En 1958, 26 remolques hicieron una jira hasta San José de Costa Rica; fue entonces cuando adoptaron el nombre de "Highroaders." Algunos de los excursionistas presionaron al Sr. Carlson para que reuniese a todos quienes realizaron aquella jira, contestando este que ello solo sería posible si todos acordaban el reencuentro en una cena en Costa Rica. Accedieron a hacerlo y fue así como se originó el viaje hasta Panamá.

La caravana también puede ufanarse de ser la primera que penetraba a la península de Yucatán.

Un miembro de la caravana, Bud Blakeley conocía el Istmo, por haberlo cruzado durante la I Guerra Mundial en buque de guerra y otro, Henry Gustafson ayudó en construcción de maquinaria de las compuertas en Wheeling, West Virginia.

Los curiosos quedaron perplejos ante las comodidades que ofrecen las casas-rodantes. Dee Blakeley transforma su sofá en cama-doble.

HORACE DICKEY muestra al costado de su remolque la lista de países visitados.

Funcionarios de turismo que extendieron su ayuda a la caravana, expresaron la esperanza de que grupos similares que proyecten excursiones de esa naturaleza, en el futuro, se dirijan al:

Instituto Panameño de Turismo, Casilla 4421, Panamá, República de Panamá, o a "Wendell P. Golton Division, Wesley Associates, Inc., 630 Fifth Avenue, New York 20, N.Y."

La próxima jira de los Highroaders, después de que pasen una temporada en los Estados Unidos con sus parientes, será alrededor del mundo, vía el Lejano Oriente y Australia.

La señorita Eneida Siu, quien tomó curso especializado de Laboratorio en el Hospital Gorgas, trabaja ahora en el nuevo Hospital del Seguro Social.

Gorgas Entrena Laboratoristas

Técnicos de 4 Países Reciben Instrucciones en la Zona del Canal

CUANDO usted se encuentre con algún técnico de laboratorio, ya sea en la República de Panamá o en la Zona del Canal, es casi seguro que él o ella han recibido entrenamiento en la escuela para técnicos de laboratorio que funciona en el Servicio de Laboratorio del Hospital Gorgas.

Estudiantes de cuatro países han asistido a esta escuela en la Zona del Canal, entre los que se encuentran 28 de Panamá, Colombia, los Estados Unidos y aún del Líbano, que han hecho sus estudios en los 14 años que lleva de estar funcionando en el Hospital Gorgas. Claro está que la mayoría de los estudiantes han sido panameños y se encuentran trabajando ahora en los servicios de salubridad de la República de Panamá, el Laboratorio Conmemorativo Gorgas en Panamá o en distintos hospitales públicos y privados en Panamá.

Las dos últimas graduadas como técnicas de laboratorio en el Gorgas, son Eneida Siu y Dolores Barreto, quienes se encuentran trabajando en el nuevo Hospital General de la Caja de Seguro Social en Panamá.

La escuela del Hospital Gorgas fue fundada en 1948 por el Coronel Norman W. Elton, Jefe del Laboratorio del hospital en ese entonces. El motivo principal fue el de entrenar a las personas, que teniendo educación secundaria o universitaria, podrían ser empleadas para trabajar en el Hospital Gorgas y llenar las necesidades de tal servicio en la República de Panamá.

El actual director del Laboratorio Conmemorativo Gorgas en Panamá, Dr. Carl M. Johnson, fue uno de los médicos que trabajaron con el Coronel Elton y era el técnico de laboratorio de primera clase en el Hospital Gorgas, en el cual ingresó en junio de 1949, poco después de abrirse la escuela para técnicos de laboratorio. Permaneció en el servicio de la Zona del Canal hasta junio de 1954 cuando pasó a ocupar el cargo dejado vacante por el retiro del Dr. Herbert C. Clark en el Laboratorio Conmemorativo Gorgas.

La señorita Berta Alvarado, una de las graduadas en la escuela de técnicos de laboratorio del Hospital Gorgas, es la encargada de todo el trabajo de laboratorio necesario en las investigaciones clínicas del Laboratorio Conmemorativo Gorgas. A ella le concedieron permiso por 1 año para tomar el curso.

Otro de los graduados es la Dra. Ligia Sánchez, quien trabaja ahora con el Departamento de Salubridad de Pa-

Estudiantes de laboratoristas determinan glucosa (azúcar) en la sangre, durante sus estudios en el Laboratorio del Hospital Gorgas. De izquierda a derecha: Ilka Gálvez, María Flinchbaugh, Mercedes Trost, Dolly Chan, Maritza Roldán y Blas Gómez.

namá. Después de graduarse en la escuela del Gorgas, estudió en la Escuela de Medicina de la Universidad de Panamá, donde recibió su grado de Doctor en Medicina. Durante los últimos 2 años ha estado a cargo de los dispensarios de Salud Pública en la ciudad de Panamá.

Kerima de Dormoi, técnica de laboratorio en el Laboratorio de Pacientes Externos del Hospital Gorgas, obtuvo su doctorado en los Estados Unidos, regresando al Istmo para trabajar con el Servicio de Salubridad de Panamá antes de ingresar al cuerpo de técnicos de laboratorio del Gorgas.

El Jefe del Servicio de Laboratorio del Hospital Gorgas, Dr. Harold Mondragón, es el actual director de la escuela para técnicos de laboratorio. El curso de 12 meses de duración en la escuela, comenzó en el mes de julio.

No se necesita pagar por la enseñanza para ser admitido en la escuela para técnicos de laboratorio; tampoco hay otros gastos. Los estudiantes son seleccionados a base de sus créditos escolares, los cuales son evaluados por la oficina de registro de la Sociedad Americana de Patólogos. Los dos mejores candidatos reciben una beca de unos $1,600 al año.

Los requisitos de admisión en la escuela son un mínimo de 3 años de escuela secundaria, con 16 horas semestrales de biología; 16 horas semestrales de química, y 3 horas semestrales de matemáticas.

Los graduados de la Escuela para Técnicos de Laboratorio del Hospital Gorgas son: José Torres, Judith Abello, Fita Campodónico de Márquez, Cándida Correa de Echeverría, Kerima de Dormoi, Dr. César Bernal, Telva de Olivares, Agnes Correa, Dr. Hedley Lennan, Dra. Ligia Sánchez, Berta Alvarado, Eneida Siu, Dolores Barreto y Carlota Argüelles, todos de Panamá; Charles Luthas, Kay Fowler, Dr. John Wong, Kati Lewis, Ursula Steinberg y Betty Davis, de los Estados Unidos; Camile Christopher de la Zona del Canal; Jesús Figueroa de Colombia; y Rosemary Domínguez del Líbano.

Actualmente están recibiendo entrenamiento cuatro estudiantes panameños y dos norteamericanos. Los panameños son Blas Daniel Gómez, y las señoritas Maritza Roldán, Ilka Gálvez y Dolly Chan. Las norteamericanas son Mercedes Johanna Trost y María Flinchbaugh. Todos ellos terminarán el curso a fines de junio de 1963.

Judith Abello hace exámenes de cultivos bacteriales en tubos de laboratorio.

Jesús Figueroa toma notas de los exámenes de frotis en diagnósticos sobre el cáncer.

Un rimero de esqueletos de rieles de las antiguas vías férreas, en primer plano, enmarca la vista de la vía original de la línea del ferrocarril de Panamá. Lo que era antes la carretera de piedra sirve de base a la actual carretera de concreto.

Un puente de la vieja vía férrea francesa sobre la ciénaga del Río Mandinga, está en uso nuevamente. Equipo de movimiento de tierra y automóviles de empleados del contratista e inspectores del proyecto pasan ahora sobre él, después de arreglarse la superficie con una fresca capa de tierra.

PIEZAS DE MUSEO En El Corte

Varios antiguos vagones de ferrocarril de hierro labrado encontrados casi enterrados en las tierras de las riberas del Canal. Algunas de las piezas más livianas se encontraban distorsionadas por árboles que crecen en medio de ellas, 2 y más pies de diámetro.

UN MUSEO al aire libre de reliquias que datan antes de los primeros días de la construcción francesa en el Canal de Panamá, será establecido en un futuro cercano como un derivado del último proyecto de ensanche de la ruta del Canal de 300 a 500 pies.

Estará situado en el Cerro del Contratista, y puede ser establecido a poco costo a través de la coordinación con las operaciones rutinarias del proyecto. Material y equipo de los días de la construcción francesa y algunos del viejo Ferrocarril de Panamá que datan de la última década de 1850 están siendo desentrañados por el contratista en el trabajo de la Zona I (sobre elevación 95) en el ensanche de 3.1 millas de la Recta Bas Obispo-Las Cascadas.

También se planea colocar artículos representativos del equipo de construcción en las vecindades de la estación del ferrocarril en Balboa Heights donde la más antigua locomotora del Ferrocarril de Panamá, la "Vieja 299," fue inaugurada como un monumento el 28 de enero de 1955, durante la celebración del centenario del ferrocarril.

Antiguos vagoncitos de volquete belgas y franceses fabricados en la década de 1880, y algunos del comienzo del trabajo de construcción por los Estados Unidos, están siendo encontrados en el lugar de la obra, junto con rieles, puentes originales para la vía férrea, y pedazos de pilares para éstos.

Algunas rocas y pedrejones, por supuesto, han sido encontrados en el proyecto, en vista de que el área está

asignada como un "depósito geológico de desperdicios" debido a la actividad volcánica y perturbaciones tectónicas.

Estas perturbaciones tectónicas han sido resultado del movimiento y desprendimiento de grandes masas de tierra en lo profundo de la masa terrestre, al igual que en la superficie, dando como resultado la actividad sísmica que resultara en el rajamiento y deterioro de la capa exterior de la tierra. La actividad volcánica y la sedimentación marítima han ocurrido a menudo desde hace 50 millones de años hasta el presente.

Las cuatro enormes cuchillas mecanizadas de 44 yardas cúbicas en el trabajo han tenido el máximo de capacidad semanal tan alto como de aproximadamente 180,000 yardas cúbicas de tierra y roca removidas, siendo mantenidas en el trabajo en dos turnos de 12 horas durante 6 días a la semana. Están probando ser maquinarias fuertes con varios años por delante de actividad. Ellas consumen alrededor de 580 galones de aceite diesel por día cada una en un itinerario completo.

Parte de los excedentes en mejor estado se están seleccionando para aquellas secciones o divisiones que aún puedan dárle buen uso. El resto será enterrado nuevamente en sitios de desperdicios con un mínimo de cubierta, para que pueda ser reclamado más adelante si todavía el material es conveniente. El mejor excedente produce solamente ahora $20 la tonelada, en comparación con más de $40 la tonelada hace 7 u 8 años. La dificultad de remoción y la dificultad de acceso al área de la obra no producen económicamente en la actualidad rescatar el material más pobre.

Pedazos de hierro viejo han perforado seis de las llantas de las grandes cuchillas mecanizadas—llantas que cuestan alrededor de $4,000 cada una. Cinco de las llantas perforadas pueden usarse todavía. Una es una pérdida completa debido a la ruptura del forro de metal recubridor entrelazado de múltiples capas que refuerzan estas llantas en vez del tejido usado en las llantas regulares. Las otras dañadas tienen poco millaje de servicio por delante.

Existe poca diferencia en la clase de tierra y roca encontrada en el proyecto de la Recta Bas Obispo-Las Cascadas con aquella encontrada durante el trabajo similar en la orilla oeste del Canal más allá hacia el sur, que mostraba contenido volcánico.

Se cree que la fuente de ésto, fue un viejo volcán en las cercanías de los cerros entre el camino de Chiva Chiva y Las Cumbres en la Carretera Transístmica. Cerro Gordo, en la División Continental detrás de la Recta de Emperador, fue probablemente un residuo en la historia volcánica del área.

Comunismo: Para Los Pájaros

HAY UN EXODO general del resto de la vida salvaje del área del proyecto de ensanche del Canal en la Recta Bas Obispo-Las Cascadas.

Entre aquellos que están volando a medida que el equipo de movimiento de tierras trabaja hacia el sur están algunos "Comunistas." Estos son el Gran Aní, pájaros en bandadas por docenas que construyen un nido comunal en la tierra, tomando turnos para usarlo, se echan simultáneamente en huevos depositados allí, y aparentemente comparten la maternidad de todos los resultados de la incubación.

Y . . . en numerosas ocasiones celebran ruidosas e innecesarias conferencias, perturbando la natural tranquilidad de sus alrededores, según informa el ingeniero del proyecto Charles McG. Brandl, naturalista aficionado y aspirante a fotógrafo ornitológico.

Cauteloso y tímido, el Gran Aní es raro en y cerca de áreas pobladas, pero es casi común en regiones más lejanas.

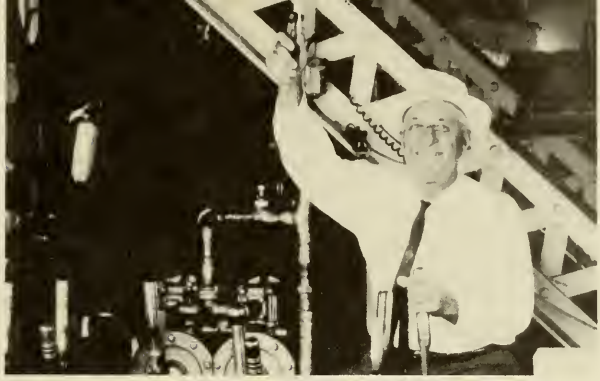
El más conocido Pequeño Aní sigue a menudo las segadoras, buscando los insectos que salen volando.

También se han encontrado en el área de la obra los chovas, preciosos pájaros de colores tornasolados. Ellos tienen una llamada característica y responden a las llamadas hechas por criadores de aves que vienen hacia ellos. Tienen una singular cola y el esfuerzo que realizan para hacer sus llamadas provoca la sacudida hacia adelante de sus colas, tan pronto la emiten.

Esta perforación costó alrededor de $4,000. Un pedazo de un viejo riel de los días de la construcción francesa, perforó el grueso caucho y el forro de metal recubridor entrelazado de múltiples capas de las enormes llantas que se utilizan en las cuchillas mecanizadas de 44 yardas cúbicas designadas para las obras de excavación. Esta llanta era completamente nueva cuando el trabajo comenzó el 21 de enero.

Pilares de los puentes originales de la vía férrea francesa a través del Río Mandinga son visibles en el centro de la fotografía en la ribera lejana. El sitio está cerca de un cuarto de milla al oeste de la ruta del Canal.

Veterano



P. Alton White prueba el asiento en los controles en la draga de 15 yardas cúbicas Cascadas.

Que Se Nos Va....

LEALTAD a la División de Dragas, sus hombres, maquinaria y equipo, y orgullo personal en los logros obtenidos: sintetiza el sentir de P. Alton White al lanzar una mirada retrospectiva sobre los puntos sobresalientes de sus 38 años de servicio con esa División, al llegar el momento de su jubilación.

El señor White, jubilado el 1º de abril, es la primera persona que ocupara el cargo de Jefe de la División de Dragas, ya que quienes desempeñaran sus mismas funciones anteriormente tuvieron la designación de "superintendentes."

Durante la incumbencia de White, el Canal de Panamá, acometió con éxito el proyecto más extenso desde los días de la construcción: el Proyecto 13. Dicho proyecto, que cubrió dos décadas, echó las bases para y probó los méritos del programa de ensanche del canal de navegación de 300 a 500 pies.

El Proyecto 13 contempló el ensanche citado en una extensión de 1½ millas a través de Culebra Reach, el área de los peores derrumbes. Al completarse el proyecto se habían horadado, dinamitado, excavado y removido más de 9.9 millones de yardas cúbicas de tierra y roca, desde enero 1935 al año fiscal 1955-56.

El objetivo era proporcionar un área de cruce y reducir la frecuencia de los derrumbes, mejorando el declive de las laderas. No se trataba de un proyecto continuado a través de esos años, sino de uno en que se trabajó cuando la concentración de esfuerzos de la División de Dragas no era requerida en otros sitios.

Una niveladora hidráulica se empleó en la remoción de tierra; era de motor eléctrico provisto de energía por cables de 11,000 voltios. La niveladora producía chorros de agua con presión de 300 libras por pulgada cuadrada con la cual se lavaba la tierra y roca hacia el Canal, de donde era extraída por las dragas. La labor era semejante a la utilizada en las minas de oro.

Otro de los puntos culminantes de la carrera de White fueron: la profundización de la entrada del Pacífico en la Bahía de Balboa en 5 pies; el dragado de los canales de acceso a las terceras esclusas, durante la II Guerra, en Miraflores y Gatún y en el Lago de Miraflores; así como el programa del ensanche del Canal iniciado en 1959 y que debe terminarse en 1966 o 67 y la construcción del área de reunión de convoyes frente a Fuerte Amador.

Esta última área era para el amarre de tanqueros de la Armada y podía acomodar 12 supertanqueros. El Sr. White recuerda que tres dragas de profundidad de 15 yardas cúbicas y dos dragas de succión trabajaron en ese proyecto: las dragas *Gamboa, Paraíso* y *Cascadas* y las de succión *Mindí*, de 28 pulgadas y *Las Cruces* de 24 pulgadas. Las de profundidad eran 3 de las 20 usadas en 1915 al concluir la construcción del Canal y las *Cascadas y Paraíso* son 2 de las 5 dragas de profundidad de su tamaño que existen en el mundo. White considera que esas dragas son del tipo más importante jamás usadas en el Canal ya que pueden operarse con mayor rapidez en las rutas de navegación, además de su gran versatilidad, dragando materia dura o suave.

Otros de los recuerdos gratos del Sr. White lo constituye la construcción de la población de Gamboa en 1936-38.

Razones sentimentales hacen de la draga *Cascadas* la favorita del Sr. White ya que su padre, D. P. White, sirvió como Ingeniero Jefe en la misma hasta su jubilación en 1942.

Diarios originales abordo indican que la *Cascadas* ha dragado casi 47.2 millones de yardas cúbicas desde que empezó a prestar servicios en octubre 13 de 1915. Tiene el record de haber dragado 23,000 yardas cúbicas en 24 horas.

Entre las notas grises del recuerdo, White registra el retiro de la draga *Mindí* al concluirse la II Guerra por "razones de economía." "Tuvimos que dejar en la cesantía a hombres altamente capacitados" deplora White. Aunque algunos de ellos fueron a otros cargos en el hemisferio otros regresaron eventualmente a la organización canalera.

El Sr. White tiene al antiguo superintendente de la División de Dragas, John G. Claybourn, de Ann Arbor, Michigan, en el más elevado concepto. Ambos llegaron al Istmo en 1910, White fue matriculado en el primer grado de la escuela de Gatún. Más tarde se graduó en la Escuela Superior de Balboa. El Proyecto 13 se inició siendo superintendente el Sr. Claybourn, ingeniero civil.

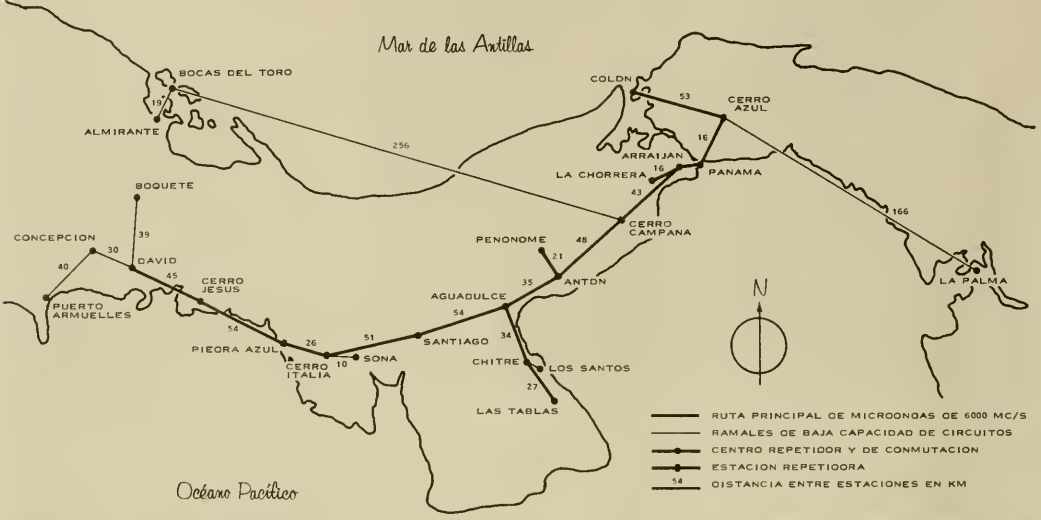
El Sr. White ingresó a la División de Dragas en 1925 como archivador; fue ascendido a asistente de supervisor en 1935 y a supervisor en 1940 y en 1948 a ayudante de superintendente, siendo su superior A. C. (Gus) Medinger, actualmente consultor de la Orinico Mining Co. (El padre del Sr. Medinger, R. E. Medinger es Arqueador Jefe.)

La esposa del Sr. White era de soltera Mattielee Brown. Su hijo Dennis es ingeniero eléctrico con la General Electric en Phoenix, Arizona y su hija Jean Ann, es casada con el piloto del Comando Aéreo Estratégico, Mayor Charles F. McGinn.

Durante sus largos años con el Canal de Panamá el Sr. White ha participado activamente en programas comunales tales como los del Fondo Unido y Asociación de Beneficencia Mutua, Consejo de los Muchachos Exploradores; actualmente preside la Asociación de Aficionados de Radio de la Zona del Canal; es miembro de la Sociedad de Ingenieros Profesionales de la Zona del Canal y de la Sociedad Americana de Ingenieros Militares; en 1960 recibió de manos del entonces Gobernador Potter la Llave Maestra del Canal de Panamá.

Los esposos White se radicarán en Houston, Tejas, y proyectan visitar a sus padres en San Diego, California.

Los ratos de ocio los dedica el Sr. White a la caza y la pesca así como a la fotografía a colores y actividades de radioaficionado.



Mapa del sistema de comunicaciones operado por Comunicaciones, S. A., mostrando el sitio de las unidades principales y las distancias entre ellas. Los centros de mantenimiento fueron ubicados por el volumen de tráfico y posición geográfica.

Se Extiende Cadena de Microonda

(El siguiente artículo está basado en uno que lleva por título "Una Moderna Red de Telecomunicaciones en la República de Panamá," publicado en el Automatic and Technical Journal. Está extractado y parafraseado en algunas partes para evitar detalles técnicos. Fue escrito por Alan C. Walker de Lenkurt Electric Co., Inc., una de las firmas envueltas en el diseño e instalación del nuevo sistema de micro-ondas.)

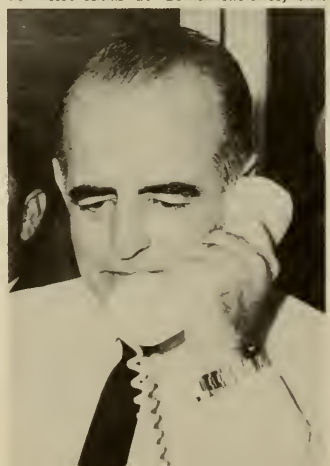
A UN GRUPO de ingenieros pocas veces se le presenta la oportunidad de proyectar y construir una red de telecomunicaciones esencialmente nueva en una sola obra. Una de estas raras ocasiones se le presentó hace poco en la República de Panamá a las firmas Lenkurt International y Automatic Electric International. Las dos compañías, en una labor coordinada y combinada, se encargaron del proyecto, suministro e instalación de una red de comunicaciones enteramente moderna para la firma Comunicaciones, S.A.

La obra gozó del especial interés y apoyo del Presidente de la República, Roberto F. Chiari, y altos funcionarios del gobierno panameño. El nuevo sistema sirve a 20,000 abonados distribuidos en 22 ciudades y pueblos y seguramente crecerá con toda rapidez dado los modernos servicios que suministra, tales como la conveniencia de discado directo a larga distancia.

Dada la configuración del terreno, las condiciones del club y la falta de una instalación básica de línea, lo más indicado fue establecer un sistema de micro-ondas. Debido a la urgente demanda de nuevos circuitos fue necesario realizar simultáneamente diversas fases de la obra. Por ejemplo, los pedidos preliminares de equipo se hicieron al poco tiempo de llegar a Panamá los ingenieros encargados del estudio del trayecto de propagación.

De acuerdo con los requisitos de la nueva red, el rendimiento de los circuitos telefónicos y telegráficos debía ser igual al de las redes telefónicas de los Estados Unidos. Además, todos los circuitos debían ser compatibles e interconectables con los de la Red Interamericana de Telecomunicaciones, que en la actualidad se encuentra en sus primeras fases de estudio.

El Presidente de Panamá, Roberto F. Chiari en la inauguración del nuevo sistema de micro-ondas de Comunicaciones, S.A.



Para tener la seguridad de que el sistema cumpliría con estas normas superiores de calidad, los trayectos de propagación se estudiaron detenidamente en cuanto a intermodulación, ruido de fondo de los circuitos y margen necesario para contrarrestar el desvanecimiento de las señales. La altura de las torres de las 14 estaciones repetidoras se especificó de modo que las condiciones atmosféricas tuvieran un efecto mínimo.

Se emplearon antenas de dimensiones grandes pero moderadas, y en esta forma, la seguridad de propagación aumentó automáticamente a más de 99.99 por ciento.

En todas las decisiones relacionadas con la propagación y estabilidad de funcionamiento se tomó en cuenta la futura ampliación de la red. En las antenas se utilizaron bocinas de guías de onda que permitirán agregar una segunda polarización con un mínimo de interrupción del servicio cuando se necesite ampliar el sistema. El equipo está diseñado para facilitar la futura incorporación de un

sistema destinado a distribuir programas de televisión a través de todo el país. Aún después de agregar este servicio, las baterías instaladas tendrán por lo menos una reserva de 8 horas de corriente.

Se establecieron tres distritos de mantenimiento para el sistema, con centros ubicados en la Ciudad de Panamá, Aguadulce y David. Toda alteración de funcionamiento del equipo bajo vigilancia se observa inmediatamente y se indica en el panel de control de la condición del sistema para dar aviso al personal de mantenimiento del distrito correspondiente.

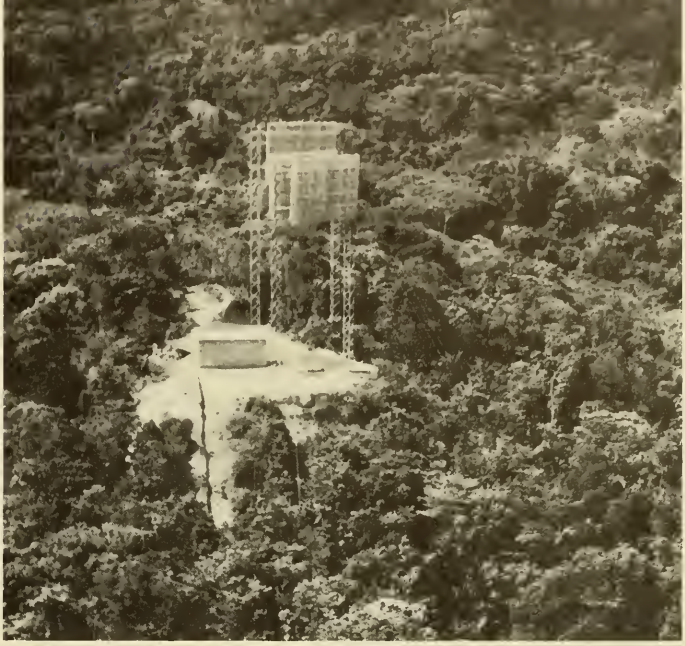
Se instalaron centrales de conmutación para el servicio telefónico y de teleimpresor en las ciudades de David, Santiago, Aguadulce, Chitré, Bocas del Toro y Panamá. El nuevo sistema se interconectó con una instalación construida en marzo de 1960 para enlazar las ciudades de David, Boquete, Concepción y Puerto Armuelles, en la región occidental del país.

Debido a la premura del tiempo fue necesario que los primeros circuitos funcionaran por medio de conmutación manual hasta que se pudieran instalar las centrales automáticas. Estas fueron instaladas y conectadas al sistema.

Grupos adicionales de canales pueden ser agregados cuando así lo demande el aumento de carga. Un enlace sobre el mar que se extiende desde Cerro Campana hasta Bocas del Toro, a 160 millas de distancia, tiene antenas de alta ganancia, debido a que en el trayecto no existe línea visual.

En junio de 1960 se instaló en David un sistema que suministra servicio telefónico de llamada automática entre un vehículo y cualquier abonado del servicio normal dentro de cada zona, por intermedio de las centrales de David,

Eduardo González, vicepresidente ejecutivo de Comunicaciones, S.A.



La unidad reflectora de Cerro Pelado en Gamboa en el sistema de micro-ondas del Canal de Panamá. Este es un ejemplo de los problemas de terreno encontrados en la construcción de unidades para el sistema de Comunicaciones, S.A.

Igual al de la Zona

Boquete, Concepción y Puerto Armuelles. Este es el primer sistema instalado fuera de los Estados Unidos.

El actual sistema telefónico de la República de Panamá es moderno, eficiente y seguro. Además, pronto se ofrecerá un servicio de teleimpresor (incluso transmisión de datos) por llamada automática y una red de televisión. El proyecto de Comunicaciones de Panamá es un ejemplo destacado de lo que un determinado grupo de ingenieros puede realizar en un corto período, cuando la oportunidad es ofrecida a través de la visión de una administración progresista. El proyecto también demuestra la gran labor que pueden realizar en corto tiempo dos compañías hermanas, Lenkurt International y Automatic Electric International, actuando en estrecha colaboración.

FUNCIONALMENTE los sistemas de micro-ondas del Canal de Panamá y de Comunicaciones, S.A. son idénticos, ya que su equipo electrónico es de la misma marca.

El sistema instaurado en la Zona se planeó originalmente en 1957, acordándose los diseños definitivos en 1959. La primera fase de las instalaciones se completó en 1960 y para 1962 se habían terminado los eslabones que unen el sistema al de la Agencia Federal de Aeronáutica.

Los mensajes se transmiten de Cristóbal mediante un reflector colocado en Gatún, hasta otro en Cerro Pelado, Gamboa y de allí al Cerro Sosa, en el Pacífico, de donde se pasa a Balboa Heights.

Un reflector en el Cerro Ancón conecta el edificio de operaciones de la FAA con la estación de radio de Chiva Chiva, uniendo los sistemas. Las otras estaciones de radio de la Agencia Federal de Aeronáutica están instaladas en Cerro Caldera y la Isla Telfer.

Las llamadas emanadas de la Zona del Canal hacia el interior de la República, demoraban antes, de ½ hora a 1 hora; ahora, a través del sistema de micro-ondas, apenas se toman 30 segundos o 1 minuto a lo sumo. La calidad, que era muy pobre, es ahora excelente, pudiendo escucharse las voces con la misma claridad que si se tratare de una llamada únicamente a la ciudad de Panamá.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

LOS UNICOS materiales que serán comprados por contratos anuales para el año, según se anunció, fueron lubricantes, trapo, plomo blanco, plomo rojo, soga, forraje, trementina, querosín, y gasolina. Todos los otros artículos serían comprados de acuerdo con términos de contratos de emergencia.

El nuevo Hotel Washington en la Playa de Colón estaba por terminarse.

Un error en la selección de la fotografía en las estampillas de 2 centavos en las series conmemorativas en la Exposición Panamá-Pacífico como "Esclusas de Gatún," cuando realmente representaba las Esclusas de Pedro Miguel, hizo que el Departamento de Correos destruyera todas las estampillas hasta entonces impresas—unos 20 millones.

Hace 25 Años

LA EVACUACION de Paraíso, por mucho tiempo los cuarteles principales de la División de Dragas, procedía rápidamente en el tercer y año final del programa de traslado de la división a Gamboa.

A raíz del arresto de tres personas en Nueva York acusadas de tratar de obtener secretos militares de los Estados Unidos, se anunció que sus instrucciones incluían el obtener planes de tiempos de guerra para la operación de las Esclusas del Canal de Panamá. Identificados solamente como agentes de una "potencia europea no identificada," se dijo que todos habían sido nacidos en Alemania o educados en Alemania.

Dos proyectos de leyes, uno para la jubilación de 30 años para empleados del Canal, y el otro para las anualidades de las viudas de trabajadores del Gobierno en la Zona del Canal, fueron presentados al Congreso.

Hace 10 Años

EL AUTOR y dramaturgo J. P. McEvoy y su esposa se preparaban para viajar de regreso a los Estados Unidos después de haber pasado dos semanas en el Istmo. El Sr. McEvoy era también editor viajero del Readers Digest y la Sra. McEvoy una bien conocida escritora.

Trabajo preliminar se estaba realizando en la erección del monumento Conmemorativo Goethals a las faldas de las escalinatas del Edificio Administrativo. Una partida para el monumento había sido aprobada por el Congreso antes del comienzo de la II Guerra Mundial y los planes fueron aprobados por el Presidente Truman en 1952.

Terminaron los arreglos para cerrar el cuartel de bomberos de Diablo Heights y proporcionar protección contra incendios en esa área desde el cuartel de bomberos en Balboa.

Hace 1 Año

LA PROEZA de la Dirección de Salubridad de la Zona del Canal de casi 2 millones de horas consecutivas sin incapacitados fue reconocida con la presentación a la Dirección del Premio de Mérito del Consejo Nacional de Seguridad.

Henry L. Donovan, ex-Jefe de la Dirección de Asuntos Civiles de la Zona del Canal, quien se había jubilado 7 meses antes, regresó al Istmo como ejecutivo de la Refinería Panamá en la Bahía de Las Minas.

Cuatro temblores de tierra estremecieron el Istmo el 12 de marzo, el primero a las 4:42 a.m., tan fuerte que despertó a mucha gente. El más fuerte, a las 6:41 a.m., fue clasificado como de Intensidad V. El probable centro de los temblores fue en las vecindades de la frontera de Panamá-Costa Rica.

JUBILACIONES

EMPLEADOS que se jubilaron en el mes de febrero, con el título de sus posiciones al jubilarse y el tiempo de servicio:

Frank H. Archibald, Pasabarco, Capitanía del Puerto, Sector Atlántico; 37 años, 7 meses, 7 días.

Violet L. Bingham, Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas, Sector Atlántico; 35 años, 7 meses, 6 días.

George P. Bonneau, Jr., Inspector de Control del Contrabando, División de Aduanas, Sector Pacífico; 14 años, 10 meses, 26 días.

Nicolás Borbúa, Ayudante Operario de Esclusas, División de Esclusas, Sector Atlántico; 42 años, 10 meses, 10 días.

Ronald Chambers, Operario de Lanchas, Capitanía del Puerto, Sector Atlántico; 24 años, 5 meses, 10 días.

Edward A. Eckhoff, Proyectista y Calculador, División Industrial, Sector Atlántico; 28 años, 5 meses, 2 días.

Benjamín Ennis, Obrero, Prescripción de Plagas Nocivas, División de Servicios Comunales, Sector Pacífico; 22 años, 7 meses, 23 días.

Richard W. Fuller, Jefe Escrutador de Reclamos, Auditoría General, Sector Pacífico; 28 años, 11 meses, 10 días.

Merival O. Maynard, Operario de Radio, División de Dragas, Sector Pacífico; 39 años, 3 meses, 21 días.

Gerardo Pascual, Ayudante Operario de Esclusas, División de Esclusas, Sector Atlántico; 21 años, 9 meses, 11 días.

Erwin F. Ramsey, Operario de Maquinaria Portátil y Levadiza, División de Servicios Comunales, Sector Atlántico; 19 años, 9 meses, 4 días.

Arthur E. Richards, Guardia, División de Transportes, Sector Atlántico; 43 años, 5 meses, 4 días.

Paree L. Roland, Capataz General, Obras Públicas, División de Mantenimiento, Sector Pacífico; 19 años, 6 meses, 17 días.

Clyde L. Sharp, Superintendente, Ramo de Finanzas, División de Correos, Sector Pacífico; 31 años, 7 meses, 9 días.

Chanan Singh, Estibador, División de Terminales, Sector Atlántico; 34 años, 3 meses, 11 días.

Gurdas Singh, Estibador, División de Terminales, Sector Atlántico; 31 años, 3 meses, 29 días.

Alberta M. Stone, Ayudante, Tarifas de Fletes, División de Abastos, Sector Pacífico; 15 años, 8 meses, 9 días.

Cecil S. Thompson, Encargado de Carga del Tren, División de Ferrocarril, Sector Atlántico; 32 años, 8 meses, 13 días.

Lebert Trotman, Pasabarco, Capitanía del Puerto, Sector Atlántico; 21 años, 10 meses, 1 día.

James U. Williams, Guardia, División de Terminales, Sector Atlántico; 18 años, 3 meses, 4 días.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO FEBRERO

	CASOS DE PRIMEROS AUXILIOS		INCAPACITADOS		DIAS PERDIDOS POR INCAPACIDAD	
	'63	'62	'63	'62	'63	'62
Todas las unidades	242(11)	215	13(1)	12	198	282
Durante el presente año	510(23)	403	27(2)	24	271(7)	6360

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos de mantenimiento de Esclusas.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Henry E. St. Omere
Cajero

James N. Morgan
Capataz de Aseadores

30

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Robert L. Snyder
Ayudante Servicios Administrativos al Director de Correos

DIRECCION DE MARINA

Walter G. Brown
Inspector de Balanzas y Medidores de Aceite

Alvin A. Rankin
Inspector de Equipo Flotante

Nathaniel A. Daley
Descantillador de Fundición

David E. Grant
Encargado de Mantenimiento de Cables de Soga y Alambre

Karm Singh
Pasabarcos

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Earl C. Orr
Funcionario Jefe de Administración Mercantil

Alva J. Henry
Guardia

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Juan J. Barrera
Reparador de Equipo Automotriz

Rupert A. Walters
Empleado Encargado de Embarques

Delfino Andrade
Guardia

20

RAMO DE ADMINISTRACION

George Vieto
Jefe de la Sección de Transporte

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Margaret M. Finnegan
Encargada de Ventanilla

Iris D. Richmond
Encargada de Ventanilla

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Laurent J. Baptiste
Reparador de Central Telefónica

Lucille M. Fulop
Secretaria (Estenógrafa)

Milton M. LaCroix
Ingeniero de Turno

John W. Williams
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)

Eruolfo A. Angulo
Conductor de Camión

Sebastián Barsallo
Pavimentador

Frank M. Cambridge
Obrero (Trabajos Pesados)

Urvin N. Cornwall
Pavimentador

José A. Córdova
Ayudante Electricista (Planta de Energía)

Alfredo C. Newball
Marinero

Juan Pastor Pacheco
Obrero

Justo P. Villalaz
Pintor

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Ella A. Partons
Enfermera (Tuberculosis)

Marcia H. Van Horne
Ayudante Administrativo

Winona A. Smith
Técnico Médico (General)

José A. Delgado
Obrero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas)

Cyril G. Francis
Mozo de Oficio (Hospital)

Gelacio Marín
Cocinero de Dietas

Lorenzo Pérez
Mozo, Servicio de Comidas (Hospital)

Jorge Sánchez
Exterminador

Joseph A. Soberanis
Auxiliar de Enfermera (Psiquiatría)

Víctor A. Thompson
Mensajero (Conductor de Vehículos a Motor)

Jorge Ubarnes
Mozo, Servicio de Comidas (Hospital)

DIRECCION DE MARINA

Walter A. Dryja
Ayudante del Director de Marina

Frank P. Marczak
Controlador de Tráfico Marítimo

Robert L. Rankin
Controlador de Tráfico Marítimo

Richard W. Thompson
Controlador de Tráfico Marítimo

Frank Robinson
Capitán de Lancha Motora

Pedro Abrego
Pasabarcos

José M. Amaya
Ayudante Operario de Esclusas

Alfonso Brown
Ayudante Operario de Esclusas

José Cea
Encargado de Mantenimiento

Cedric I. Gibb
Ayudante Operario de Esclusas

Manuel Montout
Pasabarcos

James Parris
Ayudante Mecánico Tornero

Israil Rook
Marinero

Carlos A. Victoria
Pasabarcos

N. F. Whitfield
Pintor de Mantenimiento

CONTRALORIA

John R. Gough
Analista de Presupuesto

Elizabeth Sudron
Escrutador de Reclamos por Gastos de Viaje

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Albert D. Jones
Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios

Leticia E. McDowell
Oficinista

Margaret Mussa
Mecanógrafa

Teodoro Abrego
Ayudante Panadero

Banfield F. Alleyne
Aseador

Joseph A. Chambers
Ayudante Panadero

A. C. Jiménez
Mozo de Oficio

Myrtle A. Garraway
Mozo de Oficio

Justino Góndola
Ordeñador

Evans A. Gooding
Mozo de Oficio

Allan S. Vanterpool
Aseador

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Juan F. Edmondson
Electricista

Arthur B. Rigby
Maquinista, Locomotora-Patio de Ferrocarril

Roswell J. Tobin
Capataz de Ayudantes de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles)

James O. Brown
Estibador

Dennis E. Clarke
Ayudante de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles)

José A. Damas
Pasacables

Félix Anselmo Dogué
Empleado Encargado de Embarques

Héctor Haddo
Reparador de Equipo Automotriz

José Lara
Estibador

Moisés Minas
Capataz Guardavías de Ferrocarril

ASCENSOS Y TRASLADOS

Del 5 de Febrero al 5 de Marzo

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de febrero al 5 de marzo, aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado o reclasificaciones no aparecen.

RAMO DE ADMINISTRACION

Ranghilt H. Melzi, Mecanógrafa, División de Escuelas, a Archivera.

Samuel H. Edwards, Encargado de Mostrador, División de Abastos, a Mensajero.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Héctor Ching, Guardia de Detención, División de Policía, a Bombero, División de Bomberos.

Cecil L. Miller, Conductor de Camión, División de Dragas, a Guardia de Detención, División de Policía.

División de Correos

Dick R. Brandom, Superintendente de Finanzas a Jefe de Relevos, Balboa.

Milton J. Halley, Jefe de Relevos, Balboa, a Superintendente de Finanzas.

Bernard J. Craig, Guardia, División de Esclusas, a Oficinista, Distribución de Correos.

División de Escuelas

Lavon B. Dusold, Estenógrafa de División de Policía.

Doris T. De Fowles, Mecanógrafa a Estenógrafa.

Dorothy M. Darcy, Janet E. Jenner, Maestra Substituta a Maestra de Escuela Secundaria.

Sandra Motta, Maestra Substituta a Maestra de Escuela Intermedia.

Helen E. Jones, Joan Machatton, Maestra Substituta a Maestra de Escuela Primaria.

Clifford S. Farrell, Aseador a Obrero (Trabajos Pesados).

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

División de Electricidad

Alfred T. Marsh, Electricista a Jefe Operario, Pruebas Eléctricas (Planta de Energía).

Allen C. Swicegood, Electricista a Primer Operario (Planta Generadora de Energía).

Joseph M. Griffith, Obrero (Mantenimiento de Vías Férreas), División de Ferrocarril, a Ayudante Mecánico Tornero (Mantenimiento).

División de Dragas

Basilio Acosta, Limpiador (Planta Flotante), a Fogonero (Planta Flotante).

Ismael Fuentes, Obrero (Trabajos Pesados), a Capataz de Obreros (Trabajos Pesados).

Albert R. George, Mozo de Oficio, División de Abastos, a Ayudante Mecánico Tornero (Náutico).

Faustino Martínez, Obrero (Trabajos Pesados) a Botero.

Theophilus Peterkin, Oficinista a Mecanógrafo.

Sidney Bennett, Irvin C. Boyce, Winston Chambers, Samuel Pinzón, Jr., Ayudante, Guías para la Navegación, a Mantenedor de Luces de Gas para la Navegación.

División de Ingeniería

Lydia Czapek, Dibujante de Ingeniería Civil a Técnica de Ciencias Físicas (Geología).

Virgilio F. García, Ilustrador (General) a Ilustrador.

Calixto Villareal, Trabajador de Muelles, División de Terminales, a Ayudante de Topografía.

División de Mantenimiento

Silvestre A. Cañizalez, Ayudante Operario de Esclusas, División de Esclusas, a Ayudante Soldador.

Ricardo Chen, Aprendiz de Soldador (4º año) de la División Industrial.

Goldbern E. Gittens, Carpintero de Mantenimiento, División de Esclusas, a Carpintero.

Carlos Pérez, Pintor de Mantenimiento, de la División de Esclusas.

Charles C. Wilson, Aseador, División de Servicios Comunales, a Pintor de Mantenimiento.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Julia E. Martin, Enfermera a Enfermera (Medicina General y Cirugía), Hospital Gorgas.

Eliza W. Robinson, Encargada de Mostrador, División de Abastos, a Auxiliar de Enfermera, Hospital de Coco Solo.

José M. Santimateo, Obrero (Mantenimiento de Vías Férreas), División de Ferrocarril, a Obrero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas), División de Sanidad.

Gil Batista, Aseador, División de Servicios Comunales, a Obrero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas) División de Sanidad.

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

James M. Walsh, Capitán de Remolcador, de la División de Dragas.

James E. Taylor, Mecanógrafo, a Oficinista.

División Industrial

Levy Evelyn, Jr., Aprendiz de Soldador (2º año) de la División de Mantenimiento.

Valentine I. James, Ayudante Herrero (Fuegos Pesados) a Descantillador de Fundición.

Luis A. Fajardo, Obrero (Trabajos Pesados), a Ayudante Mecánico Tornero.

División de Esclusas

King J. Julie, Seymour A. Price, Clifford L. Stewart, Pintor a Capataz de Pintores.

Marcelino Cerezo, Obrero, División de Dragas, a Trabajador en Asfalto o Cemento.

Marcos E. del Río, Obrero (Trabajos Pesados), División de Mantenimiento a Pasacables.

Juan Góndola, Obrero, División de Dragas, a Pintor de Mantenimiento.

Leslie A. McLean, Pasacables a Ayudante Operario de Esclusas.

Mickell Williams, Ayudante Operario de Esclusas a Encargado de Gancho de Grúa.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Mary N. Orr, Secretaria (Estenógrafa), a Ayudante Servicios Administrativos, Oficina del Director.

Marilyn B. Gayer, Estenógrafa de la Contaduría a la Oficina del Director.

División de Abastos

Roberta J. Paterson, Mecanógrafa, del Ramo de Administración, a Oficinista (Contabilidad) Oficina del Gerente General.

Bernice E. Smith, Mecanógrafa, a Archivera, Oficina del Gerente General.

James N. Weeks, Oficinista (Registro del Inventario) a Oficinista (Contabilidad).

John F. Williams, Almacenero a Guardia.

Elías Gill, Aseador a Vendedor.

Eugene G. Wilson, Aseador a Vendedor.

Jorge Hernández, Obrero (Trabajos Pesados) de la División de Esclusas.

Ralph S. Buddle, Trabajador de Lavandería (Pesado) a Operario de Extractor y Tambor (Lavandería).

Clifford W. Edwards, Operario de Extractor y Tambor (Lavandería), a Lavandero.

Andrés Griffin, Oficinista a Oficinista (Casa de Huéspedes).

Demóstenes Murillo, Obrero (Trabajos Pesados), División de Mantenimiento, a Aseador.

Clarence E. James, Empaquetador a Trabajador de Planta de Leche.

Frances A. Jolliffe, Mozo a Mozo de Oficio.

Steven R. Ashby, Botones a Mozo de Oficio.

Alfred J. Davis, Obrero (Trabajos Pesados), División de Esclusas, a Mozo de Oficio.

Arthur Smith, Hugo Salazar, Acomodador de Bolos a Mozo de Oficio.

Merdell B. Thompson, Moza de Oficio a Encargada de Mostrador.

Herbert Brown, Camilo Cordero, Alsay Thomas, Mozo de Oficio a Encargado de Mostrador.

Conrad S. Best, Mozo de Oficio a Trabajador de la Sección de Comestibles.

Wilfort B. Gordon, Mozo de Oficio a Obrero (Trabajos Pesados).

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

División de Terminales

Francois O. Modestín, Sub-Jefe Oficinista (Carga), a Sub-Jefe Oficinista (Localización de carga).

Frank Fox, Marcador de Carga a Apuntador de Tiempo.

Juan Sevillano, Trabajador de Muelles a Estibador.

Reginald Denny, Llewelyn R. Joliffe, John R. Burnham, Marcador de Carga a Verificador de Carga.

Jerry R. Escalona, Aseador, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Clement S. McFarlane, Marcador de Carga a Verificador de Carga.

Noel A. Jones, Mozo de Oficio, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Selwyn O. Brown, Marcador de Carga a Oficinista.

José M. Maza, Aseador, División de Abastos, a Trabajador de Muelles.

Earl R. Russell, Encargado de Mostrador, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Alfredo García, Oficinista, División de Terminales, a Oficinista (Carga).

Rubén Davis, Aseador, División de Escuelas, a Marcador de Carga.

División de Ferrocarril

Louis A. Atherton, Cornett H. Hartley, Mecanógrafo a Jefe Oficinista.

Sidney Crawford, Lubricador a Operario de Centrífuga.

George M. Piggott, Ayudante Maquinista a Guardafrenos.

Albert Smith, Ayudante (General) a Pintor de Mantenimiento.

Rupert Clark, Aseador a Obrero.

División de Transporte a Motor

Jorge Julián, Conductor de Camión a Conductor de Camión (Pesados).

Ricardo R. Reefer, Pasabarcos, División de Navegación a Conductor de Vehículos.

OTROS ASCENSOS que no involucran cambios en el título:

Thomas E. Spencer, Escrutador de Reclamos (General), Auditoría General, Contraloría.

May V. Adonican, Operaria de Equipo de Contaduría, Contaduría, Contraloría.

Ernesto O. Achón, Oficinista, División de Abastos, Oficina del Gerente.

C. Lammerts van Bueren, Guía de la Zona del Canal (Intérprete), Oficina de Información del Canal de Panamá, Servicio de Guías.

Frank A. Venture, Oficinista Guardalmacén, Imprenta, Mount Hope.

Hedwig Chávez, Mecanógrafo, División de Navegación.

Juan Rodríguez, Ayudante de Topografía, División de Ingeniería.

William R. Bailey, Gerald W. Coffey, Controlador de Tráfico Marítimo, División de Navegación.

Joseph Kendall, Aurelio Newball, Oficinista, División de Navegación.

Hubert H. Vickers, Joseph C. Ward, Oficinista, División de Ferrocarril.

Peter A. Ellis, Oficinista, División de Ferrocarril, y Acomodador de Teatro.

Juegue al Tres Para Ganar...

...y Derrote el mal del Polio

QUIEN HUBIERE JUGADO dados sabe que el "tres" es un punto indeseable que indica pérdida. Pero el "tres," en la vacuna oral contra la poliomielitis, es un ganador; de allí que la campaña iniciada en la Zona del Canal no sea juego de suerte y azar, sino efectiva forma de erradicar el horrible mal del polio.

Ciertamente solo corre riesgo de perder quien no aproveche la oportunidad de tomar las tres vacunas orales que comprenden el programa de prevención.

La primera dosis ya ha sido suministrada en Gamboa y lo será en otras localidades de la Zona del Canal en el curso de este mes; entonces, en mayo, se dará la segunda dosis y la tercera y definitiva en fecha que aún está por fijarse.

Las tres dosis son necesarias para asegurar la inmunidad; tomar una y descuidar las otras dos o tomar las dos primeras y no la tercera, no ofrece entera protección.

De modo que no se exponga a las contingencias y albures: juegue los tres golpes de la vacuna oral, rociada sobre terroncitos de azúcar, para protegerse debidamente contra la poliomielitis.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6118

NAVEGACION

Bremen en Cristóbal

EL QUINTO en una línea de famosos transatlánticos del mismo nombre, el *Bremen*, de la North German Lloyd, de 32,335 toneladas brutas, aparece en un muelle de Cristóbal durante una reciente visita al Canal como parte de una travesía al Caribe. Miembros de la tripulación pueden verse aprovechando la asoleada estación seca del Istmo para pintar un costado del barco y bajan los botes salvavidas para una completa limpieza, reparación y pintarlos.

Este *Bremen* es el antiguo transatlántico francés *Pasteur*, construido en St. Nazaire en 1938 y usado durante la guerra como transporte de tropas. Fue comprado en 1957 por la North German Lloyd y completamente rehabilitado para el comercio y travesías invernales del Atlántico del Norte. En su viaje regular puede llevar 1,127 pasajeros en las clases de primera y de turismo, pero en cruceros el barco puede acomodar 700. Sus salones públicos están equipados completamente con aire acondicionado. De acuerdo con sus agentes, la Continental Shipping Company, este *Bremen* ha estado visitando el Canal en cruceros de invierno desde 1960.

El más famoso de los cinco *Bremens* de la North German Lloyd pasó por el Canal en un crucero en febrero de 1939 y todavía ostenta el record como el navío más grande de pasajeros que ha transitado. Registró un tonelaje bruto de 51,730 toneladas, era de 898.7 pies de largo y tenía una eslora de 102 pies. Fue construido en 1929 y se perdió durante la II Guerra Mundial. El primer *Bremen* entró en servicio entre Alemania y los Estados Unidos en 1858, el segundo en 1897 y el tercero en 1922.

Los pintores trabajan cerca de la proa, el bote salvavidas es bajado al nivel del muelle para ser limpiado, reparado y pintado.

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO EN FEBRERO

	1963	1962
Comerciales	841	841
Gobierno de los EE. UU.	13	11
Gratis	8	11
Total	862	863
PEAJES *		
Comerciales	$4,314,616	$4,390,163
Gobierno de los EE. UU.	70,309	47,207
Total	$4,384,925	$4,437,370
CARGA**		
Comerciales	4,876,698	5,290,975
Gobierno de los EE. UU.	74,375	55,038
Gratis	39,312	48,004
Total	4,990,385	5,394,017

*Incluye los peajes de todas las embarcaciones, pequeñas y de alta mar.

**Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Crucero del Este

EL *ROTTERDAM*, de la Holland-America Line debe llegar el 9 de abril para transitar el Canal rumbo al Atlántico en su viaje de regreso a Nueva York después de una travesía de 80 días alrededor del mundo. Se informa que tiene a bordo un gran número de pasajeros de la costa occidental de los Estados Unidos que están viajando a Europa en el barco con una escala en Nueva York para presenciar el desfile anual de Pascua Florida.

En su ruta hacia el Canal, el *Rotterdam* llegará a Acapulco. En Nueva York permanecerá 3 días antes de salir hacia Europa. Los pasajeros pueden usar el barco como hotel flotante durante su permanencia en Nueva York.

El France de Cumpleaños

EL LUJOSO transatlántico francés *France*, que atracó en Cristóbal el 25 de marzo, completó recientemente su primer año de operación. El navío entró en el servicio activo en el Atlántico del Norte en el mes de febrero de 1962 y desde entonces ha realizado 44 travesías, un crucero a las Islas Canarias y dos a las Indias Occidentales.

La French Line informó que durante el año el barco llevó más de 65,000 pasajeros, y viajó 158,000 millas. Con un largo de 1,033 pies, el navío es el más largo del mundo. Atracó en el muelle 9 en Cristóbal durante su primera visita al Canal.

Barco Frigorífico

EL MAS NUEVO barco a motor de la Shaw Savill Line, el *Megantic*, es un glotón cuando se trata de transportar cargamento enfriado y congelado. El pulido nuevo carguero, que regresó a Inglaterra a comienzos de marzo en la última etapa de su primer viaje a Nueva Zelandia, tuvo la mayor parte de su espacio de carga de 665,000 pies cúbicos lleno de productos de Nueva Zelandia. El 85 por ciento de las facilidades de carga está aislado.

Todas las secciones de bodega y entrecubiertas están arregladas para carga refrigerada. Los compartimientos de los extremos son apropiados para llevar carne fría. Dos profundos tanques en el extremo del frente de la bodega Nº 4 están apropiados para aceites comestibles. El barco hará viajes regulares a través del Canal en el futuro, de acuerdo con W. Andrews & Co., agentes de la línea aquí.

Caballos y más Caballos

NO HACE MUCHO 11 caballos pasaron por el Canal como pasajeros a bordo del barco *Gulf Merchant* de la Gulf & South American Steamship Co. No es raro encontrar caballos registrados como parte del cargamento de un barco, pero estos caballos eran caballos chilenos de carrera que valían $20,000 cada uno. De acuerdo con un artículo en el *Port of Mobile News*, los valiosos animales llegaron a Mobile sanos y salvo y fueron entregados a N. B. Hunt, el hijo de un prominente petrolero tejano. Diez de ellos eran yeguas madres, mientras que la undécima, Miss Therese correrá como una 4 años.

El *Gulf Merchant*, representado aquí por la Panama Agencies, es uno de la flota de barcos mercantes que hacen la travesía entre los puertos de la costa occidental suramericana y el área del Golfo.